

la vallée du var

par J.-P. ALDUY

TERRE DE CONFLIT ENTRE LA CROISSANCE URBAINE ET L'AGRICULTURE MARAÎCHÈRE

La vallée du Var est une zone, comme beaucoup d'autres, où sont en concurrence deux modes d'utilisation du sol : l'agriculture et la ville.

L'affrontement serait, à relativement court terme, favorable à la ville si les pouvoirs publics laissaient faire la tendance générale d'extension urbaine. Mais, avant de laisser s'urbaniser une zone, certes stratégique pour le développement de Nice, mais unique au point de vue agricole, il importe d'évaluer ce que l'économie départementale y perdrait et de rechercher d'autres alternatives que celles pesant actuellement sur ces terrains ; la périphérie de Nice absorbant peu à peu les maraîchers dans la vallée du Var.

I — Analysée en termes économiques, l'issue du conflit est incertaine, tant apparaissent équivalentes les vocations agricoles et urbaines de cette vallée.

- 1) Terre agricole privilégiée, la vallée du Var constitue, pour l'économie départementale, une ressource qui peut être évaluée par les chiffres suivants :
 - L'activité maraîchère occupe, sur la rive gauche, plus de 2 000 personnes actives, soit le 1/10 environ de la population active agricole des Alpes-Maritimes, avec un pourcentage de chômage particulièrement faible par rapport aux autres secteurs ;
 - La potentialité agricole des sols et le climat permettent en moyenne près de trois récoltes annuelles en plein air et plus de quatre en serres. Le produit brut est de 82 000 F par hectare, certaines exploitations dépassant 100 000 F par hectare.

Une intensification et une extension de la production maraîchère à toute la surface agricole utile permettraient un produit brut de l'ordre de 46 millions de francs, soit 75% du produit actuel de l'agriculture du département.

- L'évaluation de la ressource totale pour le département procurée par cette agriculture maraîchère doit comprendre également :

- en amont les fabricants et commerçants (engrais, produits chimiques, combustibles, etc.) qui absorbent 25 à 30% de ce produit brut ;
- et en aval, les intermédiaires chargés de la distribution de la production maraîchère qui forment un secteur d'activités très important.

Ainsi, 40% du trafic du marché-gare sont représentés par les produits agricoles de la rive gauche du Var.

Enfin, l'importance économique de la vallée du Var peut être comparée à celle du tourisme, au niveau départemental :

- L'agriculture fait vivre 7,3% de la population et représente 550 millions de francs ;
- Les activités touristiques avec 12% de la population atteignent environ 700 millions. On ne retient ici que les activités directement et indirectement liées au tourisme comme les hôtels, restaurants et autres formes urbaines et de l'attitude des pouvoirs publics à la recherche de réponses aux questions suivantes :
 - quels doivent être les axes d'une politique d'aménagement ;
 - vers quels espaces doit-on orienter les équipements d'infrastructures publics qui eux-mêmes ont un pouvoir d'entraînement sur les initiatives privées ?

- 2) Située à la périphérie de Nice, la vallée du Var est également une zone stratégique pour l'extension urbaine.

La plaine du Var débouche en effet sur le principal pôle d'échange du département aéroport (projet de port de commerce) marché-gare S.N.C.F. ainsi que l'ensemble des voies Est-Ouest puisque c'est là le seul point de passage sur le Var qui dès lors constitue la plaque tournante du département.

L'urbanisation de cette plaine se traduit déjà par de nombreuses implantations récentes d'activités technico-commerciales, d'entrepôts, d'industries, d'habitat, de

complexes sportifs et touristiques, de services publics. Le nombre de projets d'implantations nouvelles dans cette vallée prouve que cette pression de l'urbanisation ne fera que s'accroître.

La compétition pour l'espace s'exprime ici clairement : la ville contre l'agriculture.

Telle est actuellement l'unique alternative dont l'avenir de la vallée du Var est l'enjeu. Est-ce la seule envisageable dans l'intérêt à plus ou moins long terme du département ?

C'est aux pouvoirs publics de proposer d'autres solutions.

II — Pour lever cette alternative, les pouvoirs publics ont le choix entre trois attitudes :

1) Laisser faire

C'est laisser la ville absorber l'agriculture et ce, au coup par coup selon les pressions et les besoins du moment. Cette attitude a l'avantage de permettre des solutions immédiates en particulier aux problèmes posés par le desserrement des activités. Mais c'est également accepter le processus actuel de détérioration des conditions de fonctionnement de la ville : juxtaposition et enchevêtrement d'activités qui se gênent, rareté croissante de l'espace ; dans cette politique, ou plutôt ce manque de politique, les équipements ne font que suivre l'urbanisation au lieu de la devancer et contribuer à la mise en valeur d'espaces encore inexploités. C'est accepter le gaspillage progressif de l'espace "Vallée du Var".

2) Admettre a priori l'urbanisation de la vallée du Var

Les pouvoirs publics établissent alors un plan d'aménagement d'ensemble de cette zone. Ce faisant, ils admettent les conséquences économiques de cette urbanisation qu'ils planifient : replis de l'agriculture dans d'autres départements, reconversion du marché-gare, perte de ressources importantes pour l'économie départementale, etc.

C'est reconnaître que les structures économiques, politiques et administratives actuelles rendent cette urbanisation inévitable même si elle apparaît néfaste pour l'économie régionale et l'équilibre social.

Adopter cette attitude restreint le problème "Vallée du Var" à la définition d'un programme et d'un parti d'occupation de la vallée et des coteaux à en prévoir la réalisation dans l'espace et dans le temps, à en rechercher

les moyens juridiques, administratifs et financiers (répartition des charges entre l'Etat, les collectivités locales et le secteur privé).

3) Chercher d'autres alternatives dans le cadre de la bande côtière dans son ensemble

Il s'agit d'élargir le périmètre d'investigation de la vallée du Var au département et donc de comparer avantages et inconvénients des différentes parties d'extension urbaine dans le cadre d'une solidarité départementale. Il existe des solutions de rechange, en particulier le désenclavement de la moyenne vallée du Var, au nord de Nice, par la création d'une voie nouvelle reliant la ville au pont de la Manda, permettant d'ouvrir de nouveaux espaces au développement de l'agglomération comparables à bien des égards (distance au centre notamment) à ceux de la basse vallée.

Dans cette optique, la première tâche consiste à rechercher des espaces accessibles de grande capacité susceptibles d'être introduits sur le marché foncier en concurrence avec les zones sur lesquelles s'exercent à l'heure actuelle des pressions. Cette recherche doit s'effectuer dans le cadre d'un aménagement d'ensemble de la bande côtière du département. A cette échelle il apparaît que les terrains constructibles ne sont pas rares (le plan d'urbanisme directeur évalue la capacité du site à 2 500 000 habitants) ; les tensions actuelles du marché foncier s'expliquent plutôt par la disparité des terrains disponibles quant à leurs niveaux d'équipement et à la proximité du centre.

Ce n'est qu'une fois cet inventaire effectué que devraient être définis les modes d'utilisation des terrains à la périphérie de Nice.

Cette troisième attitude revient donc à :

- Proposer au développement de Nice une nouvelle zone d'extension dans la moyenne vallée du Var, plus grande et aussi accessible que la plaine côtière ;
- Laisser toutes ses chances à l'agriculture maraîchère de la plaine du Var.

L'exemple de la vallée du Var a l'avantage d'être clair et presque caricatural pour illustrer le conflit général entre croissance urbaine et agriculture. A travers lui est posé le problème des extensions urbaines.

JEAN PAUL ALDUY

Ingénieur

Directeur de l'O.D.E.A.M.

réunions - congrès - colloques

COLLOQUES — REUNIONS

Nous avons omis d'annoncer dans notre numéro 17 le colloque international juridique et scientifique organisé à Royan du 14 au 16 mai 1970 par l'Association pour le développement du droit mondial, 28, rue Saint-Guillaume, PARIS-6ème, sur le thème "La défense mondiale de la santé publique contre la pollution et le bruit".

L'HOMME ET LA VITESSE : En 1971 auront lieu les journées européennes AMENAGEMENT ET NATURE, avec le concours de plusieurs universités européennes, sur le thème des incidences de la vitesse sur l'Homme, la Nature et l'Aménagement (s'adresser : AMENAGEMENT ET NATURE, 3, boulevard E. Augier — PARIS-16ème).

D'importantes manifestations concernant "la protection de la nature" viennent de jalonner le début de l'année 1970. Notons le succès du Salon de l'Agriculture, qui par une "exposition sur la protection de la nature" s'efforça d'intéresser de nombreux spectateurs.

Près de mille personnes participèrent au colloque sur Le monde rural, gardien de la nature, organisé par le CENEC. A cette occasion, MM. DUHAMEL et PONS, soulignèrent le rôle primordial pour la conservation de la nature d'une agriculture équilibrée.